



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

16/08/2016 - 3ª - Comissão Especial Destinada a Examinar o PLS 258, de 2016

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Bom dia a todos!

Havendo número regimental, declaro aberta a 10ª Reunião da Comissão Especial destinada a analisar o Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Acaba de chegar o eminente Relator Comandante, Governador, Presidente da CCJ, grande Líder, Senador José Maranhão.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB. *Fora do microfone.*) - Vocês reduzam isso. É um companheiro.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Obrigado, Presidente.

Conforme a convocação, a presente reunião destina-se à realização de audiência pública interativa com os convidados indicados nos Requerimentos nºs 3, e 7, de 2016, aprovados por esta Comissão.

Esta audiência pública será realizada em caráter interativo com a possibilidade de participação popular. Por isso, as pessoas que têm interesse em participar com comentários ou perguntas, podem fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, e do Alô Senado, através do número 0800-612211.

Para organizar nossos trabalhos, informo que, após a exposição dos convidados, a palavra será concedida aos Senadores na ordem de inscrição.

Estão presentes os seguintes convidados, que já convido para fazer parte da Mesa: Sr. Victor Rafael Resende Celestino, Consultor Técnico da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear); Sr. Robson Bertolossi, Presidente da Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil (Jurcaib); Sr. Tercio Ivan de Barros, Superintendente de Desenvolvimento Aeroportuário da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero).

Estão também presentes os seguintes convidados, que comporão a Mesa em seguida: Sr. Fábio Faizi, representante do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária da Anac; Sr. Ricardo Aparecido Miguel, Presidente da Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares do Transporte Aéreo (Abesata), e o Sr. Douglas Rebouças de Almeida, Diretor Executivo da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (Aneaa).

A nossa sugestão, como Presidente desta Comissão, é para que cada convidado tenha dez minutos para a sua exposição, podendo chegar aos quinze minutos.

Inicialmente, concedo a palavra ao Sr. Victor Celestino por até dez minutos.

O SR. VICTOR RAFAEL RESENDE CELESTINO - Sr. Presidente, Senador Vicentinho, Senador José Maranhão, Relator, demais colegas que compõem a Mesa, senhoras e senhores, a Abear tem a satisfação de comparecer e participar desta audiência.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Só para registrar a presença à mesa, também, do Prof. Georges, que presidiu a Comissão de Especialistas do CBA.

Portanto, registrada a presença do Prof. Georges à mesa.

O SR. VICTOR RAFAEL RESENDE CELESTINO - Seria possível colocar a apresentação da Abear?

Isso. Obrigado.

Vamos colocar em tela cheia.

Está bem.

Bom, a Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas) representa as maiores empresas, Avianca, Azul, Gol e Latam. E temos, também, como associadas, a Boeing, Bombardier, a Latam Cargo e a TAP Transporte Aéreos de Portugal.

Pode passar, por favor.

Os três pilares da Abear são: o seguimento de padrões internacionais que esse setor exige, um Estado eficiente que permita a maior competitividade e a liberdade tarifária, que tem sido o grande pilar impulsionador do setor.

Próximo, por favor.

Por conta da liberdade tarifária, nós tivemos a oportunidade de um crescimento de mais de três vezes, de 30 milhões de passageiros em 2002, para 100 milhões de passageiros em 2015.

O próximo, por favor.

Acompanhado, obviamente, ao mesmo tempo, de uma redução significativa dos preços das tarifas aéreas. No ano de 2015, a tarifa aérea havia caído, nesse período, 53%, enquanto que o setor teve ganhos de competitividade que não passaram de 15%. Então foi uma grande transferência de competitividade do setor para o consumidor.

Próximo, por favor.

No entanto, é de conhecimento de todos que o cenário atual é bastante difícil, bastante desafiador para as empresas aéreas.

O próximo, por favor.

Nos últimos 11 meses, nós tivemos consecutivamente redução da demanda pelo transporte aéreo de passageiros. E essa redução é principalmente no mercado corporativo, que ainda é o mercado mais significativo do setor. Isso tem representado R\$10 bilhões de prejuízos para o setor, que o setor tem absorvido. Uma queda, então, muito significativa da demanda.

Daí então a nossa preocupação, trazendo, Presidente, nesta audiência - pode passar o próximo - a questão dos custos crescentes das áreas operacionais, que estão diretamente relacionados com as questões das empresas de serviços auxiliares de transporte.

Pode passar, por favor.

Se for observado, após as concessões, nós tivemos valores de áreas operacionais aumentando da ordem de mais de 180%. Em alguns casos, as lojas de passagens aumentando 196%.

Pode passar, por favor.

No que diz respeito à carga - e aí é onde talvez as exatas tenham uma participação maior -, esse aumento foi ainda maior, chegando a 360% de aumento em relação aos preços praticados antes das concessões.

Pode passar, por favor.

De uma forma geral, em todos os aeroportos analisados, tem-se observado um aumento bastante significativo desses preços específicos, que são os preços não regulados. Portanto, nós temos...

Pode passar, por favor.

Nessa discussão que a Abear tem tido com a agência reguladora, nós gostaríamos de apontar alguns pontos norteadores para essa discussão dos serviços auxiliares.

Pode passar, por favor.

Primeiramente é que, com a implementação das novas resoluções da Anac, a partir de 2009, em que os preços específicos deixaram de ser tabelados, não é mais ato ilícito do concessionário praticar esses preços. No entanto, a própria regulação estabelece o que seria abusivo, e os operadores aeroportuários têm esse direito à livre determinação de preços, mas não podem praticar um preço abusivo.

Pode passar o próximo.

Esse preço abusivo tem que estar pautado por dois pilares. O primeiro é a questão da eficiência econômica de curto prazo, que é a famosa lei da oferta e da procura. Se eu tenho escassez de oferta, obviamente que, para uma demanda crescente, esses preços vão aumentar. Por outro lado, eu não posso criar - e eu devo procurar uma eficiência econômica de longo prazo - barreiras de entrada, de maneira a haver um monopólio, em que somente alguns eleitos possam exercer aquela atividade. A violação desses valores tem que ser avaliada e tem que ser fiscalizada adequadamente pela agência reguladora.

Próximo, por favor.

Além da questão propriamente dita do preço abusivo, existe uma questão do preço discriminatório, que é quando eu tenho um poder de barganha maior, tenho uma proximidade maior com quem está ofertando o preço, tenho um preço vantajoso em relação àquela outra empresa que está entrando. Esse preço discriminatório também se transforma em uma barreira de entrada. Então, a falta de igualdade na concorrência se transforma em um problema e acaba redundando em aumento de custo.

Próximo, por favor.

Então, quais são os objetivos? A própria agência reguladora tem pautado que ela precisa definir critérios para a caracterização de abuso que considere as especificidades de cada mercado. Então, nós, como associação, gostaríamos que a agência reguladora, de fato, explicitasse essa questão do abuso.

Garantir estabilidade regulatória aos investimentos em infraestrutura aeroportuária. Obviamente, do ponto de vista das aéreas, porque somos usuários dos aeroportos, entendemos essa necessidade. No entanto, no mundo, mais uma vez, as práticas internacionais indicam que os aeroportos têm que viver mais da atividade comercial e não tanto da operacional. No mundo todo, é pautado que os aeroportos têm que se pagar pela receita comercial dos passageiros no aeroporto. E a receita operacional é acessória.

Os problemas em relação a isso, apontados pela própria regulação. Se a regulação estabelece critérios *a priori* de preços, ela está anulando a flexibilidade. Então, é um problema. Se ela aplica *a posteriori* e define que esse preço está muito caro ou ultrapassou um valor máximo, ela também está criando uma insegurança jurídica. Então, como resolver essa questão?

O próximo.

O que se precisa, então, é que a regulação atue para tornar comparáveis as áreas e atividades operacionais dos aeroportos de maneira que garanta essa flexibilidade de alocação. Do ponto de vista das empresas aéreas, o que nós desejamos é ter a possibilidade de escolha. Contra o monopólio não há como trabalhar a redução de custos, a melhoria da competitividade, a melhoria da produtividade.

Então, por um lado, aceitamos a crítica feita pela regulação, de que as companhias aéreas ainda têm uma falta de padronização de alocação, até porque os modelos de negócio são bastante diferenciados entre as nossas quatro associadas. É de conhecimento de todos. Por exemplo, há uma que tem a verticalização das empresas de serviço de transporte aéreo; outra tem determinadas parcerias, porque atua em cidades de maior porte; outra atua em cidades de menor porte. Então, cada uma tem o seu modelo de negócio, mas cabe à regulação definir essa padronização. E essa padronização vai por meio do quê? Da regulação desses serviços.

Então, na nossa opinião, Sr. Presidente, o que está faltando nessa questão dos serviços de transporte aéreo auxiliares...

(Soa a campanha.)

O SR. VICTOR RAFAEL RESENDE CELESTINO - ... é garantir a flexibilidade de oferta e escolha dos usuários. Na nossa opinião, só é possível atender com uma regulação ainda que mínima de como se pratica hoje.

Então, essas são as palavras iniciais. Colocamo-nos à disposição para responder algumas perguntas.

O SR. PRESIDENTE (José Maranhão. PMDB - PB) - Pela nossa experiência em outros órgãos deliberativos ou não do Senado da República, nas audiências públicas, podem-se usar dois critérios.

O primeiro critério: após a exposição do convidado, abre-se o espaço para a formulação de perguntas e respostas. Ou essa medida pode ser feita de forma diferente: podemos ouvir todas as exposições e, ao final, abrir-se um espaço para inquirição do palestrante. Eu tenho a impressão de que o primeiro critério é o melhor. Não se deve confiar muito na memória. E, às vezes, até as anotações falham. Deixar tudo para se fazer de uma vez só pode resultar em pouca eficiência do debate.

Então, eu vou abrir agora o espaço para que os demais participantes possam formular as suas perguntas ao palestrante.

Está facultada a palavra àqueles que desejam formular as suas perguntas. Eu peço à Secretaria que anote a ordem de inscrição dos presentes. Está facultada a palavra.

Com a palavra o Sr. Ricardo Aparecido.

O SR. RICARDO APARECIDO MIGUEL - Obrigado, Senador.

Bem breve, é só para esclarecer a explanação do Comandante Celestino - muito boa, por sinal. A sua transição para o tema foi muito feliz. No fim, o senhor fala que é necessário o mínimo que seja de uma regulação. E essa regulação, eu imagino, o senhor está sugerindo que seja da autoridade aeronáutica do País. Seria isso? Em sendo assim, o quê, do ponto de vista das empresas aéreas, das empresas de transporte aéreo regular do País, imagina que possa ser melhorado do ponto de vista regulatório?

O SR. PRESIDENTE (José Maranhão. PMDB - PB) - Com a palavra o Sr. Victor Rafael Resende, para formular a sua resposta à indagação que lhe foi formulada.

O SR. VICTOR RAFAEL RESENDE CELESTINO - Obrigado, Presidente.

Comandante Miguel, do ponto de vista das empresas aéreas, como falávamos há pouco, a maior preocupação é justamente a flexibilidade de escolha. As empresas aéreas, como falei há pouco, têm modelos de negócios diferenciados. Há uma empresa que tem verticalização dos serviços; as demais buscam contratar empresas especializadas. Então, quando defendemos a participação da regulação, é no sentido primeiro de assegurar essa flexibilidade de escolha, que não haja monopólio. Em segundo lugar, que esse custo seja compatível, que não haja uma explosão de custos, o que também pode ser acarretado pelo monopólio ou até por uma regulação excessiva.

Por último, defendemos a necessidade de assegurar a qualidade das empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo. Sobre a forma de assegurar, de certa maneira, é que existem várias possibilidades. Existe possibilidade de adotar, por exemplo, padrões internacionais.

No caso das empresas aéreas brasileiras hoje, adotamos para voar para a Europa e Estados Unidos o padrão da IOSA, que é um padrão da IATA.

Enfim, o que é importante para as empresas aéreas é que essas empresas estejam disponíveis com qualidade, a preços competitivos, de maneira que haja uma possibilidade de negociação e uma prestação de serviço adequada.

Obviamente, o responsável por isso, na nossa opinião, deve ser a agência reguladora responsável por estabelecer os critérios necessários para que o mercado funcione adequadamente e preste serviço de qualidade e com a segurança necessária.

O SR. PRESIDENTE (José Maranhão. PMDB - PB) - Não havendo quem queira se manifestar, passa-se agora ao seguinte palestrante: Robson Bertolossi, Presidente da Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil (Jurcaib).

O SR. ROBSON BERTOLOSSI - Senador Vicentinho, muito bom dia. Muito obrigado pelo convite. Senador Maranhão, muito obrigado pelo convite também.

Procuraremos ajudar especificamente de acordo com o nosso chamamento, que é tratar sobre a necessidade de criação de certificado de funcionamento por parte da autoridade aeronáutica brasileira para as empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo.

Então, a nossa apresentação está focada nisso apenas, não obstante concordar sumamente com o que foi mencionado pelo colega da Abear, o Victor Celestino.

E vou dar logo um exemplo do que se está sucedendo em Viracopos no momento. Estamos confrontados com aumentos da ordem de 1.600% das nossas tarifas para utilização de raios X naquele aeroporto. Repito: 1.600%. Criou-se uma ESATA nova em Viracopos. Foi determinado um novo preço para a utilização de raios X. Saiu do sistema de peça e passou-se ao sistema de quilo. E com isso temos 1.600% de aumento.

Prosseguindo, o breve histórico da Jurcaib está aí.

O próximo eslaide, por favor.

Jurcaib (Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil) é a versão brasileira do Board of Airline Representatives, que existem em dezenas de países no mundo.

Temos 35 empresas associadas, responsáveis por uma receita apenas com a venda de passagens aéreas internacionais de cerca de US\$5 bilhões em 2014.

Vamos ao seguinte.

Preparei um breve histórico da certificação, autorização de funcionamento das empresas ESATAs. Cobia à autoridade aeronáutica, ao DAC, a certificação, a autorização e a fiscalização, por óbvio, das empresas ESATAs. A normativa estava contida numa série de portarias.

O CBA, hoje em vigor, determina, em seu art. 25, que: "[...] a instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infraestrutura aeroportuária [...] dependerão sempre de autorização prévia de autoridade aeronáutica [não mais aplicável, hoje leia-se Anac] que os fiscalizará [...]".

A Resolução Anac nº 116 busca a implementação da autorregulação, considerando que o próprio mercado regulará a matéria. E aí eu dou os exemplos na Resolução nº 116.

Começo com o art. 1º, muito bom, que ótimo que está lá, que define o que são os serviços auxiliares, que são os prestados em apoio às operações do transporte aéreo, o que nos ajuda em nossa luta contra o Ministério Público Federal, que considera que a operação das ESATAs é uma atividade-fim das empresas aéreas, o que não é verdade. É apoio, portanto é atividade-meio, e, diga-se de passagem, o próprio CBA define o que é atividade-fim e atividade-meio para o segmento da aviação comercial.

No art. 3, diz-se que são os serviços de natureza especializada. Eu sei que o Senado está se preparando para votar o que chamamos de terceirização. Para nós, não é terceirização; é prestação de serviços especializados em apoio às operações de transporte aéreo.

Então, os dois primeiros artigos são excelentes.

O art. 5: "O operador do aeródromo deve realizar e manter atualizados os cadastros das ESATAs e encaminhar cópias" - aí eu coloquei em itálico - "sempre que a Anac exigir para fins de fiscalização e controle."

E, no art. 15: "A ESATA deve assegurar que seus empregados estejam capacitados a prestar seus serviços, de acordo com critérios estabelecidos pela Anac."

O próximo fala que, não satisfeitos com a resolução, houve a criação de uma Câmara Técnica de Infraestrutura Aeroportuária pelo Conselho Consultivo da Anac, instituída pela Portaria nº 1.326, de agosto de 2010, para propor alterações nesta Resolução nº 116, além das nºs 113 e 115.

Essa Câmara Técnica fez um excelente trabalho, não porque eu tenha sido seu Relator, o que eu digo com muita satisfação, mas apresentamos o relatório final, que redundou em alterações nas Resoluções nºs 113 e 115. Essas estão liquidadas, mas a nº 116 segue sendo - com o perdão do termo chulo - um calo; essa não prosseguir.

Membros dessa Câmara Técnica: o SNEA, hoje Abear - não hoje Abear, mas hoje, principalmente, Abear -; a própria Jurcaib; o Sineaa, que hoje não posso chamar de Anea, mas vou fazê-lo; Infraero, que está aqui ao meu lado; Sineata, que é o Sindicato das ESATAs; Sindicomis, dos agentes de carga; Abag, aviação geral; Abetar, na ocasião com o Celestino; dentre outros.

Foram realizadas 18 reuniões; o relatório final foi encaminhado ao Conselho Consultivo, à Presidência, à Diretoria da Anac; a resolução não foi alterada. Tratativas seguem sendo feitas, entretanto, a última delas, audiência com a Presidência da Anac, foi no mês passado, em 28 de julho de 2016.

Nós não desistimos e nós já mencionamos no Conselho Consultivo da Anac, do qual fazíamos parte como membro titular e agora como membro suplente, que não concordamos com o fim dessa Câmara Técnica até que haja uma decisão quanto à 116.

No relatório final, estava que a Anac seguisse responsável pela autorização e licenciamento, e, obviamente, fiscalização das ESATAs. Qual é o *status* atual? Elas podem ser estabelecidas livremente. Os aeroportos fornecem apenas a credencial para acesso às áreas operacionais, desde que sejam - é o próximo, por favor; obrigado - solicitadas para tal. A fiscalização é realmente ineficiente.

Uma pesquisa que realizamos em 2011, atendendo à solicitação da própria Anac, levou exemplos de que a habilitação de ESATAs e sua fiscalização estava sob a responsabilidade da autoridade governamental de aviação civil nos seguintes países - e foram esses os pesquisados -: União Europeia, Canadá, Peru, Coreia e Estados Unidos. Houve um projeto de lei que foi levado à União Europeia para a liberalização para que a autoridade aeroportuária ou aeronáutica não fosse mais responsável pelo licenciamento/habilitação. O projeto não foi aceito. Então, na União Europeia, segue tudo como dantes.

Na lei de criação da Anac, que é a nº 11.182, de 2005, no art. 8º, consta que cabe à Anac regular e fiscalizar os serviços auxiliares. No entendimento da Anac, ela o está fazendo, só que passando a atribuição para outrem. No caso, a própria Infraero, que fazia a parte... Só havia a Infraero na ocasião, e não havia aeroportos concessionados, e a própria Infraero disse: "É impossível que eu cumpra com essa determinação. Então, eu seguirei fornecendo credenciais apenas."

O próximo, por favor.

Há uma nova pesquisa realizada pela Abesata junto à ASA (Airport Services Association), atendendo também a um pedido da Anac, envolvendo dez países. São eles: Alemanha, Áustria, Espanha, Hungria, Holanda, Reino Unido, Turquia, Egito, Índia e Arábia Saudita. Em todos esses países, a autoridade de aviação civil, ou a *airport authority* - não confundam *airport authority* com aeroportos concessionados; é um órgão de Governo - é responsável pelo licenciamento/habilitação das ESATAs. Eu coloco "licenciamento/habilitação" porque não há nenhuma certeza quanto ao termo correto. Existe uma única exceção: a Índia, no caso de aeroportos privatizados. Mas, mesmo para os não privatizados, o Governo da Índia segue licenciando e habilitando as ESATAs.

O próximo, por favor.

Nós temos, no PLS 258, ... Um minutinho, por favor. Não, isso é o que temos hoje no CBA:

Os serviços auxiliares de transporte aéreo abrangem as seguintes atividades econômicas:

I - apoio ao transporte aéreo, abrangendo os serviços de rampa ou de pista nos aeródromos, inclusive movimentação e armazenagem [...]

(Soa a campainha.)

O SR. ROBSON BERTOLOSSI -

[...] de mercadorias;

II - outros serviços de apoio prestados [...].

Parágrafo único. O exercício [...] depende de prévia comunicação à administração do aeródromo onde serão prestadas, sem prejuízo dos demais procedimentos para autorização, certificação ou homologação junto às autoridades competentes, quando for o caso.

Peço desculpas. Isso é o que está hoje no PLS 258.

Julgamos que tal artigo precisa ser alterado, para tornar a autorização, a certificação ou a homologação obrigatória por parte da Anac. Tal alteração atenderá ao disposto no Anexo 9 à Convenção de Chicago, como está aí recomendado:

6.4 Recomendação - É recomendado que seja dado aos transportadores de acordo com as autoridades aeroportuárias e sujeito a limitações razoáveis que estas possam impor, a opção de efetuarem seus próprios serviços [...] ou a que [...] sejam efetuados [...] por uma [ESATA ou elas próprias ou pelo operador aeroportuário] [...].

Então, isso é o que está recomendado. Não é isso que está no PLS 258.

Como fazê-lo? É uma coisa complicada porque requer fiscalização. Como fazê-lo? Aí sugiro que a Anac e as entidades interessadas no assunto possam buscar uma solução. Entretanto, não concordamos com a situação de momento, em que se liberam total e completamente a habilitação e a autorização para o funcionamento das ESATAs.

Sr. Senador Vicentinho, desculpe-me, porque passei um pouquinho do tempo. Estou pronto para responder a quaisquer perguntas, se for o caso.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Caros componentes da Mesa e Senador Maranhão, perdoem-me o atraso. Eu estava em outras comissões, mas esta Comissão é muito importante, e eu jamais poderia deixar de vir aqui para dela participar ativamente.

Usou da palavra agora o Sr. Robson Bertolossi, Presidente da Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil.

Com muito prazer, vou convidar agora o Sr. Tercio.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB. *Fora do microfone.*) - Antes de convidá-lo, o senhor tem de abrir o debate.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - A sistemática é a de se fazerem os debates. Eu achei que todos fariam e que, depois, faríamos o debate. Mas, à medida que o convidado fala, abrimos o debate.

Então, está aberto o debate.

Alguém da Mesa gostaria de usar da palavra? *(Pausa.)*

Então, vamos abrir a palavra para o Plenário. *(Pausa.)*

Vou dar mais um minuto. *(Pausa.)*

Presumo, então, que o Sr. Robson tenha esgotado o assunto relativo ao que ele teria de dizer.

Vamos agora convidar, então, o Sr. Tercio Ivan de Barros, Superintendente de Desenvolvimento Aeroportuário da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero).

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Obrigado, Senador Pedro Chaves e Senador José Maranhão. Estou muito agradecido pelo convite para estar presente nesta audiência pública.

Eu gostaria de começar parabenizando meu colega, Dr. Robson, pela maneira com que ele situou, apresentou a situação em que se encontra o relacionamento das empresas ESATAs desde a época do código vigente até a proposição do código que se encontra em análise nesta Casa.

O art. 144 do CBA, na sua pág. 61, em seu parágrafo único, estabelece que as ESATAs deverão prestar comunicação à administração aeroportuária, "sem prejuízo dos demais procedimentos para autorização, certificação ou homologação junto às autoridades competentes, quando for o caso".

Esse é um ponto crítico que existe, porque, para os operadores aeroportuários, a empresa ESATA tem que estar condicionada a uma certificação, a uma autorização ou homologação pela autoridade competente, que, no caso, é a Agência Nacional de Aviação Civil.

Na Resolução nº 116 da Anac, o seu art. 7º define que: "Para o exercício de suas atividades em determinado sítio aeroportuário, os interessados em executar serviços auxiliares ao transporte aéreo solicitarão seu credenciamento inicial junto ao operador de aeródromo."

Isso significa que, para uma empresa considerada ESATA ter acesso às instalações aeroportuárias para prestar seu serviço junto a uma empresa onde ela mantenha seu contrato, há necessidade de que ela tenha esse credenciamento inicial; e esse credenciamento inicial está previsto dentro da Resolução nº 116 da Anac.

Somente após a apresentação desse credenciamento é que são entabulados, então, os negócios entre o operador aeroportuário, seja a Infraero ou seja qualquer outro dos concessionários atuais, e, dependendo da disponibilidade diária, será dada a entrada ou a contratação da empresa dentro do aeroporto.

Esse credenciamento ou mesmo o cadastramento junto ao aeroporto ou ao operador do aeródromo não exige a ESATA de cumprir o art. 144, ou seja, as duas condições são necessárias, mas, individualmente, cada uma delas não é suficiente para operação no aeródromo. No caso da Infraero, é necessário que haja, primeiro, área operacional para abrigar a operacionalidade dessa empresa, da ESATA. Caso ela não tenha, antes de tudo ela é obrigada a apresentar à Infraero um contrato de relacionamento de prestação de serviços entre esta empresa, a ESATA, e a empresa para a qual ela vai prestar seu serviço.

Considerado isso como ponto positivo, a Infraero estabelecerá, então, uma negociação com a empresa, com a ESATA, no sentido de verificar, primeiro: se há o credenciamento, se está o.k.; se há o contrato com a empresa aérea ou a empresa prestadora, para quem ela vai prestar o serviço. E aí nós vamos negociar, então, a área, para que ela ocupe e tenha condições de realizar a prestação dos seus serviços.

Se tiver a área... Nesse contrato, inclusive, de acordo com as normas previstas, inclusive mencionadas já pela Anac e pelas normas internas da Infraero, essa área é dispensada de licitação. Então, a empresa tem acesso à área do aeroporto desde que haja uma área disponível.

Não acontecendo isso, vamos supor que o aeroporto esteja com suas áreas todas arrendadas, todas elas comprometidas com terceiros, a Infraero solicita, então, uma reunião da empresa que está contratando a ESATA para que as três tomem uma decisão no sentido de que ocorra uma sublocação de uma área da empresa que está contratando a ESATA para que ela tenha, então, as suas instalações de trabalho permitidas dentro do aeroporto, dentro do aeródromo. Feito isso, está resolvido o problema da entrada da empresa ESATA na área aeroportuária. O credenciamento tem de ser determinado pela Anac, bem como a sua autorização, que é a autorização competente.

Consta também que, para a Infraero, nas licitações, caso a ESATA perca a concessão de homologação junto a essa empresa - é uma prestação de serviço junto à Anac -, o contrato automaticamente será rescindido, sem qualquer ônus ou responsabilidade para esse operador aeroportuário.

Em conclusão, nós podemos dizer que a Infraero somente poderá permitir que uma ESATA opere em um dos seus aeroportos caso sejam cumpridas condições *sine qua non*. Primeiro: a ESATA deverá possuir o certificado de homologação pela Anac. Segundo: a ESATA deverá comprovar ter sido contratada por empresa aérea que opera no aeroporto. Terceiro: a Infraero deverá possuir áreas vagas; caso contrário, a ESATA deverá sublocar área com a empresa aérea que a contratou, como já foi dito. E, por último, a ESATA deverá cumprir com todas as obrigações contratuais, inclusive com pagamento de tarifas, impostos previdenciários, etc.

E aqui eu quero ressaltar um ponto que foi mencionado pelo Victor Celestino a respeito dos custos operacionais. Para nós, da Infraero, é uma surpresa ouvir aqui do representante da Jurcaib que, num determinado aeroporto - e o aeroporto é o de Viracopos -, a cobrança pela execução desse serviço de fiscalização de bagagem teve um aumento de 1.600%. Quer dizer, nós, da Infraero, não cogitamos e não imaginamos que isso possa ocorrer nas nossas negociações com relação às empresas. Nós aplicamos um critério que já vem de anos; é um critério bastante razoável, tanto que, mesmo na apresentação do representante da Abear, ficou demonstrado que os preços subiram mais de 100% em algumas atividades dentro do aeroporto, o que veio a onerar os custos da empresa aérea e, com isso, ela veio a ter a obrigação de repassar para o seu cliente, no sentido de diminuir essa responsabilidade de compromisso dentro do aeroporto. A posição da Infraero é uma posição em que nós dependemos do credenciamento, da fiscalização da Anac, e isso é uma coisa que não é recente.

Como foi dito aqui... Estou só puxando os exemplos, agradeço muito aos companheiros aqui da Mesa. O Dr. Robson fez uma menção muito especial, de que esse controle já era exercido anteriormente à Anac pelo DAC. É uma situação em que nós entendemos que deva haver realmente uma fiscalização para os cuidados que devam ser observados, principalmente por empresas que vão trabalhar na área do lado ar, na área onde estão as empresas com todas as suas aeronaves, com toda a sua prestação de serviço, e isso demanda uma parte, com relação à segurança aeroportuária, muito importante; nós devemos ressaltar que ela tem realmente de ser estudada, tem de ser definida e tem de ser aplicada.

Nós tivemos agora, recentemente, antes da Olimpíada, uma série de exigências que foram determinadas pela Anac com curtíssimo prazo para sua implantação. Isso trouxe, nos primeiros dias, um transtorno para todos os operadores aeroportuários, inclusive para as empresas aéreas. Foi uma situação em que o passageiro, o usuário daquele aeroporto teria de ter uma apresentação muito grande com relação aos critérios de segurança, àquilo que ele estaria transportando, levando ou despachando. Então, essa parte, com relação à segurança, nós acreditamos que tem de ser colocada realmente na mesa, tem de ser discutida, tem de se chegar a uma conclusão e cada um assumir sua responsabilidade.

No caso, nós consideramos que o agente regulador deva tomar a iniciativa para que esse assunto seja tratado com a importância que merece.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Queremos agradecer ao Sr. Tercio Ivan de Barros, Superintendente de Desenvolvimento Aeroportuário da Infraero.

Abrimos agora o debate.

Alguém da Mesa gostaria de falar?

Pois não.

Com a palavra o Sr. Victor Rafael Resende Celestino, Consultor Técnico da Abear.

O SR. VICTOR RAFAEL RESENDE CELESTINO - Sr. Presidente, só aproveitando a manifestação do Sr. Tercio, e agradeço por ter reforçado o nosso ponto, eu só queria fazer um pequeno reparo. O Dr. Tercio disse que as empresas aéreas terão de repassar esse aumento de custos, e a realidade não é essa. As empresas aéreas não conseguem repassar o aumento de custos às passagens aéreas. Essa é a grande dificuldade hoje do setor, especialmente com a redução da demanda. Então, se fosse possível só onerar o consumidor também não seria a melhor solução. Agradeço, então, o reforço da nossa posição. Obrigado.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Só uma manifestação.

Desculpe pela citação, no caso, do repasse com relação aos passageiros. Peço desculpas, mas fico satisfeito como consumidor.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Com a palavra o Sr. Robson.

O SR. ROBSON BERTOLOSSI - Muito obrigado, Senador Pedro Chaves.

É um pequeno comentário também nesse sentido, para dar ciência ao Plenário do que é o valor de uma tarifa de carga. Eu vou dar um valor que existe - claro que não discutimos tarifas na Jurcaib, isso é ilegal, mas a tarifa está lá e a gente conhece. Uma tarifa de carga para os Estados Unidos pode custar um valor bem aproximado de 45 centavos por quilo. Ora, se a ABV resolve nos cobrar 15 centavos por quilo, isso significa que estão nos levando 33% do valor da tarifa atualmente cobrada. Será que conseguiremos do nosso exportador aumentar uma tarifa em 15 centavos, ir de 45 para 60 centavos? Isso é praticamente impossível e, no fim, acabará por inviabilizar a utilização do Aeroporto de Viracopos, o que vai deixar o Aeroporto de Guarulhos muito feliz, mas não é o nosso desejo que isso aconteça.

Então, é apenas a menção do absurdo que representa esse incremento de 1.600% e a impossibilidade de cobrarmos uma contrapartida para fazer frente a esse aumento absurdo de custos.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco/PMDB - GO) - Obrigado, Sr. Robson, pela intervenção.

Mais alguém à Mesa?

Então, passo a palavra ao público para discussão. A palavra está aberta. *(Pausa.)*

Quero agradecer mais uma vez o Sr. Tercio Ivan de Barros, pela brilhante exposição.

A seguir, vamos combinar o Sr. Fábio Faizi Rahnemay Rabbani, representante do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, e Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária da Anac, para fazer uso da palavra.

Vamos compor a segunda Mesa. Primeiramente, estou convidando o Sr. Fábio. Vamos chamar agora o Sr. Douglas Rebouças de Almeida, Diretor Executivo da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (Aneaa).

Seja bem-vindo.

Convido o Sr. Ricardo Aparecido Miguel, Presidente da Empresa de Serviços Auxiliares do Transporte Aéreo (Abesata).
(Pausa.)

Imediatamente, para não atrasar mais, passo a palavra ao Sr. Fábio Faizi Rahnemay Rabbani, representante do Ministério de Transportes, Portos e Aviação Civil, e Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária da Anac, para fazer sua exposição.

O SR. FÁBIO FAIZI RAHNEMAY RABBANI - Sr. Presidente, Sr. Relator, Srs. Senadores, público presente, bom dia a todos.

Queria agradecer a oportunidade de poder expor um pouco a nossa visão, e como a Anac tenta tratar essas questões que são de discussão ampla. São discussões em que vemos, ao longo dos fóruns desta Comissão, como as expectativas são distintas. Às vezes, deparamo-nos com uma situação na expectativa de regulamentar mais, e, ao vir para uma reunião como esta, vemos que há um setor esperando uma regulamentação maior. Acho que, olhando para a posição da Agência, tentando, de alguma forma, beneficiar a sociedade, esse ponto de discussão é muito válido, e temos que começar a desenhar as características desse tipo de atividade, voltada ao serviço de transporte aéreo e aos serviços auxiliares.

Eu acho que só precisávamos pontuar algumas questões, e aproveito o momento para esclarecer. Pelas exposições feitas até o momento, penso que deveríamos separar as discussões.

A primeira é a questão da outorga em si, a discussão da certificação, da autorização, e diferenciá-la daquele processo que está discriminado no normativo hoje, que é o credenciamento que foi exposto pela Infraero. O credenciamento não é uma outorga emitida pelo aeroporto, de forma alguma. Ele tem um propósito específico, que busca garantir que o dono da casa, que é o aeroporto, saiba quem está entrando lá dentro e qual é a intenção dele. Nenhuma empresa de serviço auxiliar vai entrar no aeroporto se ela não tiver um contrato ou intenção de contrato com uma empresa aérea. Ela não vai simplesmente se instalar dentro daquele aeroporto sem essa intenção.

A outra questão está relacionada à segurança na aviação civil. O credenciamento perpassa alguns trâmites que envolvem, inclusive, a verificação de antecedentes das pessoas que têm acesso ao aeroporto. Então, esse é um processo necessário que tem toda uma regulamentação por trás, mas de forma alguma busca substituir a outorga que possa estar desenhada na regulamentação.

Outra questão que eu acho que foi perpassada e apresentada, inclusive pela Abear e pela Jurcaib, é a questão econômica. Nós temos que tratar a questão de falha de mercado de forma incisiva, de forma que a atuação regulatória seja bem descrita. O exemplo que foi dado pela Jurcaib - eu acho que é importante mencionar - está sendo tratado dentro da Agência. E, claro, qualquer posição que venha a ser dada vai, sim, abrir um precedente, vai dar uma jurisprudência até para decisões futuras que venham a ser tomadas.

Por fim, os aspectos técnicos. Eu acho que a intenção da discussão da outorga perpassa também essa questão da segurança. Eu acho que a intenção da minha apresentação breve aqui vai ser realmente falar que não nos isentamos de prescrever essas questões regulatórias no âmbito técnico, para preservar a segurança, mas sempre tentando dar essa flexibilidade que foi mencionada anteriormente, essa expectativa de flexibilidade.

Por favor.

A primeira menção que eu faço é o que está previsto pela Organização de Aviação Civil Internacional. Ela pede, solicita, determina que os países abram essa possibilidade de as empresas escolherem o serviço que elas buscam prestar. Então, nesse ponto, é importante que nós entendamos que o arcabouço normativo hoje permite isso, impede essa decisão. Inclusive, ela é bem ampla nesse aspecto.

A questão também do processo em que grande parte das empresas aéreas passam, antes de poderem operar, envolve a avaliação dos serviços auxiliares que são prestados a eles. De forma alguma, na certificação de empresas aéreas, a Anac se abstém de fazer a verificação de como é feito esse serviço, de como ele é prestado. A classificação internacional permeia esses serviços auxiliares nos aspectos de serviço de terminal e serviço de rampa, que não são muito distintos do desenho feito pela normativa da Agência.

Por favor.

Como já mencionado, já estão previstos, no CBA, os serviços auxiliares, caracterizados como serviços de agentes de carga aérea, serviços de rampa e pista nos aeroportos, além de outros serviços que venham a ser delimitados pela legislação específica. E dela derivou a Resolução nº 116.

Por favor, o próximo eslaide.

A Resolução nº 116 - eu acho que também é importante colocar porque é o marco normativo hoje - caracteriza os serviços como operacionais, aqueles que conhecemos do dia a dia, desde o *check-in*, o abastecimento e as tratativas de preparação da aeronave para o voo, até os serviços de proteção, que envolvem, por exemplo, as questões de segurança, aquelas questões de inspeção de passageiros, bagagens e cargas e os serviços comerciais, como o agenciamento de carga. Prevê também que a forma de prestação desses serviços está relacionada ao operador, podendo ser realizados pelo próprio operador do aeródromo, pelo operador de aeronave ou por uma empresa contratada. É uma abertura que garante a flexibilidade mencionada aqui.

As responsabilidades de execução nunca exigem a obrigação da empresa que contrata ou da empresa contratada para prestar o serviço de corresponder aos aspectos técnicos. E esse desenho está feito e previsto em vários normativos que nós vamos mencionar em breve. Mas, uma vez identificado um problema, nós vamos, sim, agir sobre o contratante.

Vejam, se nós identificamos uma falha de uma empresa que presta o serviço, o aeroporto não vai fechar, mas eu posso dizer: "Olha, aeroporto, você não pode continuar com essa prestação, com o serviço sendo executado dessa forma". Se o aeroporto entende que aquela empresa que ele contratou não consegue prover o serviço de forma adequada, então ele deve buscar meios e garantias, substituir ou solicitar uma posição definitiva por parte daquela empresa contratada para resolver o problema.

A previsão da autorização e do cadastro está feita de forma ampla e geral, permitindo esse acesso ao mercado.

Por favor, próximo eslaide.

A instalação de uma empresa de prestação de serviços auxiliar, que normalmente é feita dentro de um aeroporto, perpassa o credenciamento do aeroporto, lembrando que quem opera dentro do aeroporto tem que seguir as regras do manual de operações. Cada aeroporto tem características específicas e tem que seguir algumas questões operacionais que são tratadas dentro do procedimental, capacitação e vigilância sobre as atividades que são realizadas.

Se uma atividade não está sendo realizada lá dentro, nenhuma empresa deve ficar ali, utilizando ou ocupando áreas. Elas têm que ser descredenciadas ou por alguma atividade que caracterize risco às operações.

Há também a previsão explícita na Resolução nº 116, de que o seguro por danos causados pelos serviços tem que estar previsto nos contratos emitidos entre o contratante e a contratada.

Os serviços relacionados ao agenciamento de cargas são bem conhecidos, mas, de qualquer forma, eles preveem a infraestrutura de uso exclusivo para tal atividade e as exigências relativas aos treinamentos e manuseios relativos a questões, por exemplo, de artigos perigosos.

Por fim, a condição de operação dentro de um aeroporto.

Novamente, essa é uma regulamentação da Anac. Não é do aeroporto nem de uma empresa aérea. É que a manutenção da capacitação técnico-operacional é pré-requisito para se realizar qualquer serviço para a aviação. É claro que alguma regra de saída que venha a ser estabelecida por determinação da Anac ensejará o impedimento da atividade pela empresa contratada por uma empresa de serviço auxiliar.

Esse é o arcabouço normativo desenhado para a Resolução nº 116, que previa, antes da regulamentação anterior, uma autorização prévia que, a rigor, era um processo burocrático que não necessariamente agregava à atividade de serviço auxiliar uma condição de segurança maior do que já temos hoje. Como vocês vão ver, nós temos várias normas que se aplicam à realidade deles e passamos a ter uma regulação, uma autorização mais ampla, geral, para a realização das atividades voltadas a serviços auxiliares, com foco no contratante, no aeroporto ou na empresa aérea que contratou o serviço, que teve a livre escolha para encontrar uma empresa, encontrar um serviço adequado e seguro, com preço condizente com as expectativas do mercado.

Por favor.

Então, existe todo um arcabouço normativo desenhado para as questões técnicas. E estou citando alguns exemplos. Todas essas normas perpassam exigências aos aeroportos e às empresas aéreas. Por conseguinte,...

(Soa a campanha.)

O SR. FÁBIO FAIZI RAHNEMAY RABBANI - ... caso seja contratada alguma empresa, ela deverá cumprir esses requisitos.

Vocês podem ver que há uma série de questões que envolvem operações em aeroportos, segurança da aviação civil, atendimento aos passageiros, operações em aeronaves, artigos perigosos, inclusive questões relacionadas a substâncias psicoativas para as pessoas que prestam serviço na aviação civil brasileira.

Por favor, o próximo.

Dou um exemplo sobre a questão dos aeroportos. Essa é a área, é o *métier* específico meu. Mostramos aqui, por exemplo, a regulamentação. Já existe a obrigatoriedade de garantir o treinamento adequado de qualquer pessoa que têm acesso às áreas operacionais do aeroporto. É importante que haja um treinamento específico dentro do aeroporto. Cada aeroporto possui características específicas, e é muito importante que isso seja realçado para as pessoas que têm acesso aos aeroportos.

Há a necessidade de que o operador estabeleça e registre os requisitos operacionais aplicáveis aos seus manuais de operação. É preciso garantir os requisitos operacionais para a movimentação de pessoas e de veículos. A manutenção desses veículos deve ser feita. A Anac faz, sim, a fiscalização em cima dessas atividades. É claro que todos os requisitos voltados à manutenção e à garantia da segurança são objeto de atividade de regulação da Anac.

Por favor.

Por último, quero deixar registrado que observamos, sim, por exemplo, dentro do Programa de Certificação de Aeroportos, toda a estrutura de comando dentro do aeroporto. Os procedimentos, o treinamento, a manutenção perpassam e afetam as empresas que prestam serviço dentro do aeroporto. Então, todo um programa de certificação está em andamento na Anac em aeroportos.

Há a certificação de pessoas para a proteção da aviação civil brasileira. Já há uma mudança normativa que foca muito a capacitação dessas pessoas e a certificação dos centros de instrução. Há algumas orientações. Por exemplo, há uma instrução normativa relacionada à orientação e à movimentação em solo, para, de novo, preservar a segurança. Essa é uma regulamentação da Anac que orienta o operador aeroportuário a descrever e a estabelecer suas orientações de movimentação de pessoas e de veículos dentro das áreas restritas de segurança. Um exemplo pragmático dentro da regulamentação vigente hoje é o sistema de pontuação para infrações em solo no Aeroporto de Guarulhos, que já está rodando há mais de dois anos. Temos visto ganhos significativos na *performance* e nos números relacionados a ocorrências com pessoas ou veículos e com empresas de serviços auxiliares.

Realço a importância da manutenção de dados e de informações. Temos trabalhado com os indicadores de segurança operacional, tentando identificar desvios e problemas relacionados a qualquer área do setor de aviação civil. É importante que todas essas discussões sejam embasadas em fatos. Junto com isso, também o próprio Anuário da Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares contribui muito. Acho que esse já um grande *start* para essas discussões de forma ampla, coerente e técnica.

Eram esses os pontos que eu queria expor.

Peço desculpas pela demora na apresentação. Espero que possamos esclarecer outros pontos, se for necessário.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Quero agradecer ao Sr. Fábio, representante do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária da Anac.

Abro agora a discussão para o Senador José Maranhão e para a Mesa, se tiverem alguma pergunta a fazer ao Sr. Fábio.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) - Faço só uma pequena observação.

Ouvi atentamente a exposição do Dr. Fábio e tenho a impressão de que todo esse elenco de cautelas e de precauções que o órgão concedente desse certificado deverá observar está contido nas próprias responsabilidades do órgão, que, no caso, é a Anac.

Evidentemente, estamos aqui num esforço para elaborar a lei maior da aviação, que é um código. Evidentemente, o Código Brasileiro de Aeronáutica, pela sua própria natureza, não pode descer a detalhes, tais quais eles foram explicitados aqui pelo Dr. Fábio.

É claro que a sua exposição é rica em detalhes e critérios para certificação dessa empresa. Mesmo que o Código não diga nada a esse respeito, mas a própria lei de criação da Anac e a esfera de competência da Anac imporão à própria Agência a necessidade de observar todos esses pré-requisitos na análise do processo de certificação das empresas prestadoras do serviço.

É bom que todos nós conheçamos essas cautelas que devem nortear a concessão de certificado de uma empresa que vai prestar serviço dentro da área de atuação da Anac, dentro do aeroporto, em relação, inclusive, à segurança policial mesmo,

e segurança, sobretudo, operacional. Não há dúvida de que isso é importante saber, mas nós devemos dizer, na condição de responsáveis pelo relatório desse Código, que evidentemente se dispensará na elaboração do Código a enumeração de todos esses requisitos, porque eles são próprios da autoridade que a Anac exerce, da responsabilidade que a Anac exerce na análise e na concessão ou não dessa certificação.

Era só essa a observação que eu queria fazer. É evidente que ela não invalida os cuidados que o diretor da Anac está tendo.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Ela complementa.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) - Que é mostrar a responsabilidade que a própria Agência tem com relação a esse processo de certificação.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Gostaria de falar alguma coisa a respeito, Fábio?

O SR. FÁBIO FAIZI RAHNEMAY RABBANI - Entendo plenamente a posição do Sr. Senador. Entendo que só temos que tomar o cuidado que o senhor comentou: a precaução, os aspectos de segurança que adotamos e, realmente, tentar contribuir para o processo. Numa autorização, numa outorga específica, existe um processo por trás dele, que pode, de alguma forma, gerar um impedimento, uma dificuldade que não necessariamente venha a agregar nesses aspectos de segurança.

Então, esse é o cuidado que tomamos para evitar que um processo que permite a liberdade de o operador aeroportuário ou aéreo fazer a escolha de uma empresa que vai prestar um serviço, que vai tomar conta do bem dele e sobre o qual ele vai ser responsabilizado, se aquilo não funcionar bem, que não se impeça previamente até a prestação ou a escolha desse serviço.

Acho que esse é o cuidado que temos tomado, e temos observado iniciativas como, por exemplo, no próprio Aeroporto de Guarulhos. Com a regulamentação vigente, eles têm conseguido permitir a flexibilidade e, por exemplo, conseguido garantir que o serviço tenha um grau de segurança com indicadores objetivos comprovando isso. Acho que existem meios de tratar isso.

Estamos realmente abertos a fazer essa discussão de forma franca, e já a fazemos. Acho que é uma questão de, realmente, trazer isso à baila nas conversas que nós temos.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Agora, abro o diálogo, perguntas, para o público em geral.

Há alguma pergunta? (*Pausa.*)

Mais uma vez eu quero agradecer ao Dr. Fábio pela sua excelente exposição. Vamos...

Pois não. Desculpe. Esteja à vontade.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Muito obrigado e desculpe.

Eu gostaria só de corroborar as palavras do Dr. Fábio quando ele falou a respeito do credenciamento dentro do aeroporto. Esse credenciamento nada mais é, pelo operador aeroportuário, do que a expedição de crachás de identificação que permitam acesso ou às áreas restritas ou às áreas comuns dentro do aeroporto. Simplesmente, o credenciamento se retrata dentro desse aspecto. Para os operadores aeroportuários, contratar uma empresa Esata é muito restritivo, porque ou ela vai ser contratada para prestar suas atividades no terminal de carga aéreo ou junto a um contrato de limpeza e conservação, ou de segurança, ou de jardinagem, qualquer coisa a esse respeito, que, nesse caso, não depende de uma autorização ou de uma homologação por parte da Anac. Então, é mais uma questão administrativa, e nisso nós temos tido um relacionamento muito forte e muito próximo junto à Anac.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco/PMDB - GO) - Quero agradecer ao Sr. Tercio pela sua intervenção.

Continuando, com muito prazer eu convido o Dr. Douglas Rebouças de Almeida, Diretor Executivo da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (Aneaa), para fazer uso da palavra.

O SR. DOUGLAS REBOUÇAS DE ALMEIDA - Obrigado, Senador.

Bom dia a todos, Exmo Senador José Maranhão, Senador Pedro Chaves, Prof. Georges e todos os presentes. Quero agradecer principalmente ao Senador Vicentinho por ter dado a oportunidade de a Aneaa fazer parte deste debate, independentemente de estar atrelada aos serviços auxiliares. Vamos trazer um pouquinho acima disso, devido ao que o PLS traz a respeito das questões de concessão aeroportuária.

Próximo eslaide, por favor.

Vou só falar um pouquinho da Aneaa. A Aneaa é uma associação formada em 2013, que abarca todos os aeroportos concedidos do Brasil, que são: Guarulhos, Brasília, Natal, Galeão, Confins e Viracopos.

Próximo eslaide, por favor.

Em 2015, tivemos aproximadamente 103 milhões de passageiros pagos no Brasil; entre 60% e 65% desses passageiros já passam pelos aeroportos concedidos.

Próximo eslaide.

Vou falar um pouquinho das concessões da primeira fase. Temos Guarulhos, com 51% das ações no ambiente privado e 49% das ações da Infraero. São R\$16,2 bilhões em outorga, que serão pagos para o Governo Federal no Fundo Nacional de Aviação Civil no prazo de 20 anos, e mais de R\$6 bilhões em investimentos nesse mesmo período, dos quais R\$3,4 bilhões de investimentos já foram realizados até o presente momento. E tem a África do Sul como sócia dessa concessionária.

Próximo.

Vamos falar de Viracopos. Mesma coisa: 51% com acionista privado, 49% da Infraero. São R\$3,8 bilhões em outorgas revertidos ao Governo, em 30 anos de concessão, e R\$9,5 bilhões em investimentos; e tem a Egis, francesa, como parceira.

Próximo.

A Inframérica tem Brasília e São Gonçalo do Amarante. Outorgas de R\$4,5 bilhões em Brasília e de R\$170 milhões em São Gonçalo do Amarante; investimentos de R\$2,85 bilhões em Brasília e R\$650 milhões ao longo da concessão em Natal. Natal é um *green field*, é um aeroporto que saiu do zero. Todo esse investimento já foi amortizado praticamente. E tem a Corporación América como sócia operacional e, agora, como acionista também da concessão.

Próximo eslaide.

Então, só para essa primeira rodada, são R\$24,5 bilhões aproximadamente que voltam para o caixa do Governo, para o Fundo Nacional de Aviação Civil, e R\$20 bilhões aproximadamente em investimentos que são feitos por esses concessionários.

Próximo eslaide.

Segunda fase. Temos RIOgaleão, com R\$19 bilhões em outorgas e um investimento de R\$5,7 bilhões, investimento esse em que aproximadamente R\$2,5 bilhões foram concluídos agora, para as Olimpíadas, exitosamente. Changi, que é um dos melhores aeroportos do mundo, é considerado o melhor aeroporto do mundo, o melhor operador aeroportuário do mundo, está como sócio operacional.

Próximo eslaide.

Temos Confins, com R\$1,8 bilhão em outorga e R\$3,5 bilhões em investimentos, que tem o aeroporto de Zurique, na Suíça, como sócio operacional.

Próximo eslaide.

Também são R\$20 bilhões nessa segunda fase, quase R\$21 bilhões em outorgas, que são revertidos para o Governo, e R\$9,2 bilhões em investimentos.

Próximo eslaide.

Ao todo, então, estamos falando de R\$45,3 bilhões que esse mercado está injetando para o Governo Federal e R\$28,5 bilhões em investimentos que serão feitos nesses 30 anos totais de concessão, e uma parceria do Brasil com o mundo: estamos falando com suíços, com singapurenses, argentinos, sul-africanos e franceses.

Eu estou fazendo esta explanação justamente para falar o que o Código Brasileiro de Aeronáutica traz. É preciso fazer uma adequação no texto inicial que foi proposto para não estragar ou piorar esse modelo que foi concebido, para não termos uma alteração do marco regulatório que possa trazer danos para as próximas concessões e para os novos modelos de autorizações.

Próximo eslaide por favor.

Só para situar todos. As concessões têm a assinatura do contrato de concessão, a eficácia do contrato de concessão e, aí, começa a contar o tempo da concessão.

Pode ir passando.

Todas as concessões têm seu prazo: Natal tem seu prazo terminando em 2040, só que, em 2014, teve as entregas prioritárias, que envolveram o novo aeroporto de Natal; Guarulhos, Brasília e Viracopos: tivemos em 2014 as entregas dos novos grandes terminais, as novas infraestruturas.

Em 2017, temos um novo PGI, que é um novo Plano de Gestão da Infraestrutura. O que é isso? Com base nos quesitos de produtividade do aeroporto e de qualidade do aeroporto, você tem o aumento da infraestrutura. Ou seja, o poder concedente pensou nisto: o aeroporto precisa de uma constante adequação de sua infraestrutura para atender os gargalos que havia no passado. Por esses contratos de concessão atuais, pelo menos com os aeroportos concedidos, já temos essas travas dentro dos contratos de concessão. Ou seja, os gargalos serão inexistentes.

A mesma coisa vale para os aeroportos de Belo Horizonte e Rio, Galeão.

Próximo eslaide por favor.

O modelo de concessão, temos que entender, é um modelo que abarca o todo, é a União, o Estado e o Município. O aeroporto é um bem de uso especial da União dentro do Município, ele é um prédio federal. Essa federalização é um cuidado que o Código Brasileiro de Aeronáutica tem que ter. E, dentro do aeroporto, há uma série de entes trabalhando, entes públicos e entes privados, todos eles com seus interesses.

Vimos aqui algumas argumentações de preço, e tudo mais, que são argumentações do interesse do ente privado, assim como há argumentações de interesse do ente público, assim como também nós podemos fazer nossas contrarrazões às argumentações que foram apresentadas, principalmente no seguinte sentido: com as concessões dos aeroportos, tivemos aumento da eficiência operacional para as companhias aéreas. Isso também tem que ser medido. Isso trouxe melhor eficiência para otimização do transporte do passageiro, da utilização da aeronave, da utilização do espaço aéreo, diminuição dos riscos e segurança, principalmente do que envolve o *safety* do aeroporto, o que contribuiu para redução das apólices de seguros. E os custos operacionais de companhias aéreas, conforme revista da própria Gol - a revista nº 116 da Gol -, representam 5%. O custo total da operação aeroportuária, para uma companhia aérea, representa 5% do seu custeio. Ou seja, o custo com área operacional para as ESATAs e para as companhias aéreas gira em torno de 2,5% a 3% do custo total. Acho que temos que focar, sim, em tudo que é relevante para o setor, mas acho que a Anac, como órgão regulador, tem esse papel e está fazendo essa avaliação. Nós contribuimos com isso, assim como o setor também contribui.

Próximo eslaide, por favor.

Agora, falando um pouquinho da segurança regulatória, do Código Brasileiro da Aeronáutica, a atual proposta que veio da comissão de especialistas traz um ente que é muito preocupante para nós como setor, que é a questão do aeroporto autorizatário. Hoje, nós estamos vivendo um modelo de concessão exitoso. Ninguém tem dúvida de que o modelo de concessão foi exitoso, trouxe a infraestrutura necessária. Todo mundo está vivendo uma crise, não só as companhias aéreas, mas as concessionárias também vivem a crise. A Infraero também vive a crise dela. Então, todos somos afetados por essa redução de 12% a 15% do tráfego aéreo nacional. Isso causa danos irreversíveis. É o que chamamos de teoria da imprevisão. Ninguém tinha noção, na época das concessões, de que a crise ia tomar a magnitude que tomou no País. Temos aí a Infraero como operadora. Então, no atual Código Brasileiro de Aeronáutica, temos a Infraero - essa é uma apresentação feita pela própria Anac, na comissão de especialistas -, temos aeroportos conveniados, temos aeroportos concedidos e aeroportos autorizados. Só que os aeroportos autorizados, atualmente, são para aviação geral, ou seja, aviação não regular. Por que isso? Para preservar, justamente, os investimentos que estão sendo realizados pelo Governo brasileiro, que são licitações internacionais que são feitas e que vão ser ainda realizadas com mais quatro aeroportos.

(Soa a campanha.)

O SR. DOUGLAS REBOUÇAS DE ALMEIDA - E trazemos, dentro do Código Brasileiro de Aeronáutica, uma seção que autoriza a criação de qualquer aeroporto, que possa ser autorizado, no País, sem o devido processo licitatório. Isso é uma coisa que nos preocupa muito, como associação de aeroportos, como modelo de Estado que foi criado no Brasil, e o sucesso das futuras concessões também está muito atrelado a isso.

Próximo eslaide, por favor.

Aí nós mostramos que o mundo olha para o Brasil. A Jornada Mundial da Juventude, o "Imagina na Copa" não morreu. Toda a infraestrutura aeroportuária, todos os aeroportos. A Infraero faz um brilhante trabalho com os aeroportos que restaram a ela. Operacionalmente falando, é uma parceira monstruosa dos aeroportos concedidos, como acionista também. Tudo culminou para o sucesso da infraestrutura aeroportuária no Brasil. Hoje, o Brasil não tem mais problemas com a infraestrutura aeroportuária sob demanda, a não ser, claro, aquelas outras questões que envolvem o desenvolvimento da própria Infraero como operadora aeroportuária. E ainda temos mais quatro aeroportos para reforçar o caixa do Governo, para reforçar o setor de concessões aeroportuárias, e estamos dentro de um Código Brasileiro de Aeronáutica, dentro de um projeto de lei trazendo uma insegurança regulatória muito grande para isso.

Próximo item.

Aí vêm as questões que nós, como associação dos aeroportos, já encaminhamos ao Senado Federal, que é a supressão da Subseção II; a autorização da Seção IV, que é da exploração de aeródromo, em razão dos gargalos jurídicos que a equiparação de aeródromos concedidos com aeródromos autorizados pode trazer. Ou seja, Guarulhos faz um investimento, Viracopos faz um grande investimento, Brasília faz um grande investimento, e aí sai uma autorização para montar um aeroporto para aviação comercial concorrendo com esses aeroportos no mesmo âmbito, autorizado, sendo regulado por preço e não por tarifa pública, que é preço público; a alteração da redação do inciso V, do art. 34, que é a questão do aeródromo civil explorado em regime público, como o aeródromo civil construído, administrado e explorado em regime público diretamente pela União; o acréscimo de um novo inciso ao art. 34, que é o aeródromo civil explorado em regime público de concessão; a alteração da redação do *caput* do art. 43, a fim de manter a coerência com as demais emendas do projeto; e o que traz a questão das ESATAs é a alteração do parágrafo único do art. 150, que são esses requisitos técnicos que eu acho que o Senador José Maranhão foi brilhante na colocação.

Eu acho que o senhor foi muito categórico naquilo que foi colocado. Uma coisa é discutirmos um Código Brasileiro de Aeronáutica, outra coisa é discutirmos questões técnicas envolvidas nisso. Isso é competência da Anac. Eu acho que não temos que trazer essas competências para dentro do Código Brasileiro de Aeronáutica para isso. Isso já está previsto na lei de criação da Anac.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) - Se me permitir...

O SR. DOUGLAS REBOUÇAS DE ALMEIDA - Claro, Senador.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) - Eu acho que as cautelas que foram aqui nominadas pelo Dr. Fábio são inerentes à condição de órgão de concessão de licença para operação de empresas especializadas, naturalmente, que prestam serviço especializado dentro do seu território. É claro. Nós não podemos trazer isso para o Código Brasileiro de Aeronáutica, porque isso já está definido numa lei. Aliás, não poderia deixar de estar definido.

Era de se perguntar: para que serve a Anac? A Anac tem atribuições e, evidentemente, não pode ignorar dispositivos como os referentes à segurança. Claro que a competência dessas empresas, do ponto de vista técnico, a sua avaliação compete muito mais à empresa que vai contratá-la do que à própria Anac, mas há coisas que são de ordem geral para a conduta, a operacionalização dentro de qualquer agente público ou com concessão para prestar um serviço público dentro do território que é administrado pela Anac. É isso que eu quis dizer.

Evidentemente, sabemos que não faltará responsabilidade e conhecimentos para que a própria Anac faça a análise dos pré-requisitos de uma empresa que vai operar dentro do seu território e que mexe com todas as questões relativas, sobretudo a segurança, tanto em sentido técnico, como em segurança pública.

É isso que eu quis dizer.

O SR. DOUGLAS REBOUÇAS DE ALMEIDA - Perfeito, Senador. Corroboramos com todos os entendimentos, inclusive com o posicionamento da Anac também a respeito do tema.

Enfim, essa era a ponderação que a Aneaa tinha a fazer.

O próximo eslaide é só uma reflexão: "O Brasil precisa da definição de marcos regulatórios claros para garantir a expansão dos investimentos privados, objetivo central do processo de privatização dos serviços de infraestrutura".

Isso foi dito pelo Professor Armando Castelar, em um relatório do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, do Ipea, em 2005, referindo-se a todas essas questões que envolvem o marco regulatório. Vimos agora, dentro do CBA, trazer essa questão do aeroporto autorizado, equiparado ao aeroporto concedido, o que na nossa visão vai permitir o reequilíbrio econômico-financeiro monstruoso para o Governo, deteriorando inclusive as concessões e o modelo exitoso que estamos visualizando.

Esse era o principal ponto que nós queríamos abordar.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco/PMDB - GO) - Quero agradecer ao Douglas pela exposição.

Creio que uma das angústias maiores de vocês é o problema de segurança jurídica, não é?

Na verdade, há uma preocupação no Senado, nesse sentido, para que todos os atores, tantos os órgãos governamentais quanto os privados, tenham realmente segurança jurídica em todos os setores. Então pode ficar tranquilo, porque há essa preocupação do Senado.

Abro agora o debate para a Mesa, se alguém quiser fazer perguntas.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) - Queria fazer uma observação sobre o que eu chamaria de hipertrofia dos grandes sistemas aeroportuários brasileiros em detrimento dos outros sistemas nos quais opera outro tipo de aviação que não o das grandes empresas de aviação comercial.

Uma observação apriorística de natureza prática: quando se voa nos Estados Unidos, isso talvez explique a democratização dos monomotores, pequenos aviões que só têm um motor e que, teoricamente pelo menos, só têm um dispositivo de segurança que propicia a força de tração e as reações aerodinâmicas que mantêm o avião voando. Dificilmente, quando se voa no território americano, especialmente nas zonas mais populosas, você o fará por meia hora sem que haja um aeroporto embaixo. E não me refiro aos grandes aeroportos. Refiro-me aos pequenos aeroportos. Isso faz com que qualquer piloto se sinta muito seguro para voar num monomotor, porque, se o motor parar, ele fará um pouso de emergência, uma vez que o aeroporto está ali, ao alcance da operação que ele está fazendo. Isso é uma coisa de natureza prática, não científica, teórica.

O Brasil não pode esquecer que a nossa aviação é o que é hoje graças a essa que foi chamada aqui de aviação geral, não sei em que sentido. A aviação geral é importante, porque é o centro formador de quadros para a aviação comercial. O Código Brasileiro do Ar tem que dar um tratamento adequado a essa aviação e lhe preservar os próprios interesses, porque democracia é isso mesmo, é o sistema em que todos vivem em harmonia e dentro dos seus objetivos. É importante termos isso.

É claro que os aeroportos internacionais, privatizados ou não, têm uma grande importância na posição que o Brasil ocupa internacionalmente.

Refiro-me a essas questões porque fizemos aqui uma audiência pública com o setor da aviação geral - entendida aí aviação particular, de uso pessoal, seja para empresa, seja para desportistas, seja para amadores - e da aviação experimental, que hoje, no mundo inteiro, tem um papel importantíssimo.

É preciso lembrar aqui que o maior evento de aviação, inclusive da grande aviação, é propiciado por uma associação de construtores amadores de avião. Tem lá os seus riscos? Qual é a atividade que o homem exerce que não tem risco? Todas têm, é evidente, mas prestam uma grande contribuição, basta lembrar que muitos dos projetos exitosos de aviação começaram em um projeto de aviação experimental. A aviação experimental, outrora chamada de ultraleve.

Então, todo esse conjunto tem que ser visto com olhos brasileiros no Código Brasileiro do Ar, de aeronáutica. Eles não podem ser considerados como uma atividade marginal. , No que depender de mim, como relator do Código, eu vou evitar que isso aconteça. É evidente que nós temos que ter uma visão muito nacional sobre a aviação comercial.

Eu vejo até com um olhar de natureza meramente prática a questão, por exemplo, do esvaziamento do setor da aviação comercial, porque, na minha função como Senador, eu estou com um pé aqui e outro na Paraíba. Eu nunca entrei em um avião, desde que assumi este segundo mandato de Senador, vindo de João Pessoa para cá - e lá o aeroporto é pequeno -, que não estivesse lotado. Eu não sei onde é que está a crise. Eu sei, por exemplo, que uma das crises mais graves é o preço dos combustíveis. O Governo confisca a possibilidade de desenvolvimento da aviação. O Brasil tem, vergonhosamente, um dos preços mais altos de combustível no mundo. Não vá dizer que a Lava Jato foi por conta do avião.

Então, o que eu acho e que nós temos que ter o sentido da unidade. Esse Código não pode ser especializado em um tipo de aviação, esquecendo os outros. Nós temos que nos lembrar dos outros.

Na época da Campanha Nacional de Aviação, incentivada sobretudo por um grande jornalista e político, por sinal paraibano, Assis Chateaubriand, os aeroclubes foram a única escola de aviação existente no País. Eles não são a única hoje, mas é a mais maltratada pelo próprio Ministério, que deveria cuidar dos aeroclubes.

No meu Estado já existe uma escola de formação nessa área, uma escola de Ciências Aeronáuticas, de uma universidade particular.

Eu noto que o aeroclube, ainda com todas as dificuldades, não é uma associação lucrativa. Esse foi o modelo que a própria legislação brasileira reservou aos aeroclubes, e isso é importante, porque democratiza o ensino aeronáutico nas suas várias modalidades e permite a pessoas mais pobres se qualificarem como pilotos e futuros comandantes das nossas aeronaves. Durante muitas décadas, os aeroclubes eram as únicas escolas de aviação que nós tínhamos.

Eu sou piloto, e na época em que eu me brevetei, em 1957 - já estão descobrindo minha idade -, a única escola que existia em dez Estados do Nordeste era o aeroclube. Então, nós podemos esquecer esse segmento? Não podemos. Como também não podemos diminuir a importância das grandes empresas, dos grandes aeroportos. O Brasil tem que continuar na sua política de construção de novos aeroportos, seja para fins comerciais, seja simplesmente para o fim amadorístico ou de apoio à própria aviação comercial.

Era essa a observação que eu queria fazer. Perdoem-me a forma como estou fazendo, com certa paixão, mas eu realmente acho que o Brasil ainda não tem um espírito aeronáutico, como, por exemplo, o povo americano tem, como outros países da América do Sul têm. Mas é importante que exista isso, inclusive na indústria aeronáutica.

Nós temos uma empresa que é orgulho de todos nós brasileiros: a Embraer. Mas a Embraer não forma o profissional. Não é esse o seu campo de atuação. É um segmento importante da aviação geral, mas a Embraer é uma grande montadora. Isso ela é, mas não é uma grande fabricante. Qual é o motor que a Embraer faz? A turbina? Qual é o sistema elétrico que ela faz? Qual é a aviônica que ela faz? Qual é o sistema, por exemplo, de chapas? Avião é feito com chapas, com ligas metálicas de dural. Qual dessas peças a Embraer faz? Então, a Embraer não é tudo.

Mas o que eu quero dizer não é isso. A Embraer é importante, mas trabalha lá na ponta, no ponto mais alto da aviação, que é a montagem, com todos esses componentes que deveriam existir, e já existiram um tempo. Deixaram de existir por falta de um arcabouço legal que estimule o espírito aeronáutico. As grandes indústrias da aviação geral e até da aviação comercial do mundo começaram nessa aviação pequena, que fazia tudo. E o Brasil simplesmente não está fazendo nada. É uma grande linha de montagem? É, mas fica nisso.

Perdoem-me o entusiasmo de um velho piloto, que ama a aviação, que tem espírito aeronáutico, que briga e sempre brigou por isso.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Obrigado, nosso querido Senador José Maranhão. Com a palavra o nosso colega.

O SR. VICTOR RAFAEL RESENDE CELESTINO - Senador José Maranhão, a Abear fica extremamente feliz de saber que o nosso Relator também é um aviador, porque nós somos até criticados na aviação um pouco por querermos ser tão diferentes, peculiares, mas, de fato, a aviação é peculiar.

Eu sou formado no ITA, como engenheiro aeronáutico, e escuto há 30 anos que, depois da engenharia nuclear, somente a aviação tem o mesmo grau de complexidade, o mesmo grau de segurança. E todas as falas que temos escutado de V. Ex^a têm sido no sentido, realmente, de aplauso, pela capacidade e pelo conhecimento específico.

Eu só gostaria, se o senhor me permite, com a devida vênua, de falar da nossa crise. Ficamos muito felizes que João Pessoa esteja bem atendida, que o senhor esteja satisfeito de estar voando sempre com avião cheio. Mas o que, de fato, caracteriza a nossa crise é que justamente a oferta cresceu muito, contando com uma demanda que acabou se revertendo. Então, nós vimos, numa forma virtuosa... Na aviação comercial - é importante que se saiba -, compram-se aeronaves com dois, três anos de antecedência. Então, as empresas aéreas fizeram investimentos contando com o fluxo de demanda, e, obviamente, essa demanda reverteu. Além disso, os custos aumentaram muito acima do esperado. E, como colocamos, temos repassado a nossa produtividade muito acima até da redução de custos, mas, de fato, V. Ex^a tem razão.

Por isso, nós ainda estamos vivos e ainda há voos lotados. Nós temos praticado uma tarifa para continuar lotando os voos. Essa é uma política da aviação.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) - Não. A observação que faço - não tiro o mérito da sua observação -, penso que a crise da aviação comercial hoje é propiciada mais pela crise geral por que o Brasil está passando. Era até de se pensar que na aviação, como o transporte aéreo é um transporte mais caro, a crise fosse mais aguda. Agora, eu não tenho o dado, a medição do tamanho dessa crise e, sobretudo, a sua comparação com a crise geral, mas tenho a impressão de que a aviação também está passando por uma crise. Se você for para outro transporte, por exemplo, o transporte coletivo interestadual, o ônibus praticamente acabou. E por que acabou? Sabemos que o chamado alternativo, aquelas vans que entram no mercado, em um verdadeiro faroeste, terminaram acabando com esse tipo de transporte. Está em crise. Pelo menos no Nordeste, as grandes empresas já foram para o brejo por conta dessa concorrência, que não é fácil. Na aviação, graças a Deus, isso não acontece. Com a qualidade das aeronaves que temos na aviação comercial brasileira, não se pode falar nisso, que um táxi aéreo, por exemplo, esteja concorrendo com a aviação comercial. Mas tenho a impressão de que a aviação também sofre por isso aí.

Como todos afirmam que Deus é brasileiro - eu também afirmo -, acho que vamos sair dessa. Agora, antes de sair dessa, não vamos estimular a entrada em outro tipo de crise, qual seja, a de desconsiderar a importância da aviação menor, sobretudo na formação de quadros para a aviação comercial.

O SR. VICTOR RAFAEL RESENDE CELESTINO - Sem dúvida. E, nesse aspecto, a Abear apoia totalmente V. Ex^a. A aviação geral, de fato, precisa permanecer viva para alimentar o setor.

Só queria fazer um último reparo, se me permite. É em relação à indústria aeronáutica brasileira. Também por ser da origem de São José dos Campos, prezamos muito a capacidade tecnológica que foi desenvolvida. Infelizmente, a Embraer não é associada. A Boeing e a Bombardier são associadas da Abear, mas a Embraer não é associada.

Mas o que eu gostaria de colocar é no sentido da capacidade tecnológica brasileira que está envolvida por trás da aviação. Isso também prezamos bastante. As práticas internacionais nos obrigam muitas vezes, por questões de escala, a trabalhar - obviamente, não faz o menor sentido, nunca fez - para fabricar um motor a jato ou turboélice no Brasil, a não ser que...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. VICTOR RAFAEL RESENDE CELESTINO - Perdoe-me, não ouvi o que o senhor falou.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) - Ou convencional.

O SR. VICTOR RAFAEL RESENDE CELESTINO - Ou convencional.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) - Ou mesmo um motor de combustão interna.

O SR. VICTOR RAFAEL RESENDE CELESTINO - Isso. Já houve projetos lá no CTA mesmo, projetos antigos. Foi feito motor a álcool, que hoje está equipando, por exemplo, o Ipanema.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) - O motor a álcool é uma mera adaptação.

O SR. VICTOR RAFAEL RESENDE CELESTINO - É uma adaptação, de fato, como o senhor está dizendo. Mas, só não desprestigiando, eu acho que é a nossa capacidade tecnológica, porque é uma capacidade tecnológica de que o Brasil precisa se orgulhar. E a aviação brasileira deve também um pouco a esse investimento que foi feito por pioneiros no passado, que permitiram que o Brasil hoje esteja... Inclusive, é sabido que países tão grandes como o Japão e a Rússia estão também lançando aeronaves com muito mais dificuldade do que as nossas aeronaves têm sido lançadas no mercado internacional. Então, isso, de fato, há que ser considerado.

E, por último, não menos, se me permite, em relação à aviação geral, só gostaríamos de pedir que V. Ex^a considerasse as devidas proporções. A aviação comercial, obviamente, atende ao nosso grande público, ao nosso consumidor. E existe uma preocupação hoje do espaço aéreo, do controle do espaço aéreo, que precisa ser devidamente dividido, não é? Obviamente, aeroportos também, mas o espaço aéreo. Então, é só essa preocupação que a Abear também tem, principalmente com a questão das operações PBN. São operações, por exemplo, entre Rio e São Paulo, que exigem alta precisão. Hoje, se há competição entre aviação geral e aviação comercial, é por esse espaço aéreo. Muitas vezes, os atrasos nos aeroportos são causados justamente por esse congestionamento do espaço aéreo.

Então, são preocupações que nós temos. Mas, mais uma vez, gostaríamos de parabenizar V. Ex^a e, de fato, colocarmos à disposição da Comissão.

Muito obrigado.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) - Eu quero só fazer justiça ao setor tecnológico brasileiro e a esse grande centro de formação tecnológica para a aviação que é o ITA, o Instituto Tecnológico de Aeronáutica. Aliás, se eu tivesse o direito de ter alguma frustração, eu revelaria aqui a minha: no ano em que eu estava preparado para fazer vestibular no ITA, fui atraído pela política. Daí eu não pude não sair. Já estou saindo, mas para outra vida. Então, o Centro Tecnológico de Aeronáutica é a causa de todo o sucesso da Embraer. A Embraer não teria tido, evidentemente, o sucesso tecnológico e econômico que está tendo se não fosse esse centro de formação de quadros.

O Brasil precisava aproveitar melhor esses quadros. Como? Estimulando a indústria aeronáutica. Se não pode começar pela fabricação de uma turbina, que é uma tecnologia muito mais avançada e que requer mais experiência, mas para a fabricação de outros motores. Motor de combustão interna é a mesma coisa que um motor de automóvel, não há diferença, apenas pequenas adaptações. E outros acessórios que entram na fabricação de aeronaves. Existe hoje uma indústria, se é que assim podemos chamar, que é a de montagem de pequenas aeronaves.

É preciso começar a fazer os projetos nacionais, mas acho que estamos muito distantes disso, sinceramente, porque não temos uma base de ensino moderno, de um ensino que prepare o jovem para a realidade dos mercados, de um ensino em que se priorize a ciência e a tecnologia.

Eu gosto de citar sempre um exemplo: o Brasil se orgulha muito de ter o maior número de celulares do mundo. Não conheço nenhum projeto nacional nesse sentido, nenhum. Será por que a nossa juventude não tem inteligência? Não, é porque o nosso ensino não os preparou para essa realidade. Precisam ser os Estados Unidos, a China, a Rússia ou os países da Europa Ocidental? Não. É suficiente ter um ensino adequado.

Por exemplo, os Tigres Asiáticos. Qual o sucesso dos Tigres Asiáticos? Os governos se preocuparam com o ensino tecnológico e científico. Temos na nossa juventude e até na nossa infância muitos gênios que estão passando despercebidos por falta de oportunidade, por falta de um ensino que os qualifique para serem cidadãos produtivos. O conceito de produtividade do século XXI é muito diferente do dos séculos XIX e XX. Parece que em certos setores não saímos do século XIX ainda.

A minha preocupação com relação à aviação é a mesma que tenho com outros ramos da indústria moderna, da indústria que se qualifica pelos projetos que envolvem tecnologia de ponta. E não seremos competitivos em nenhum mercado se não prepararmos a nossa juventude para enfrentar a realidade do mundo que vivemos.

Estamos nos jactando com as *commodities*, com a produção de soja, que é exportada *in natura*, sem agregar nenhum valor, mas não sabemos a quanto anda isso e que tempo isso vai durar, porque esse carnaval eu já vi com a cana de açúcar e com a carne bovina. Tivemos ciclos econômicos baseados na exploração dos produtos primários, porque o Brasil não quer compreender que o nosso ensino está superado, o modelo de nosso ensino está superado. O País ignora, continua querendo ignorar a realidade do mundo que estamos vivendo, que é o das inovações tecnológicas e científicas.

Há poucos dias, eu estava assistindo ao americano mostrando como foi que chegou à Lua. Chegou à Lua de uma forma em que o fator tecnológico foi importante. Mas era uma tecnologia quase suicida, se a compararmos com a realidade de hoje, em que essas viagens são feitas "com toda a segurança" - entre aspas -, com toda a segurança relativa.

Então, o mundo está caminhando para isso. E o Brasil não pode fechar os olhos e dizer: "Não, nós somos ricos, exportamos soja, exportamos *commodities*". Isso um dia vai acabar, se outros países que ainda estão piores que o Brasil de repente resolverem se organizar e ser grandes produtores de soja. E daí? Vai acontecer o que já aconteceu com outros produtos primários.

E, para chegarmos à aviação, temos que nos lembrar disso. Não basta termos grandes aeroportos - precisamos ter e temos que ser competitivos - ou grandes aeronaves; temos, sobretudo, necessidade de estimular uma indústria aeronáutica, porque não podemos continuar do jeito que estamos.

Já houve um tempo em que o Brasil, embora não produzisse um Embraer 190 ou um Embraer não sei que outro nome, produzia quatro, cinco modelos de aeronave diferentes. E foi graças à mentalidade de Ozires Silva, a quem rendo minha homenagem, que o Brasil cresceu e chegou até a Embraer; que o Brasil acordou para a necessidade de fazer um instituto de excelência em engenharia aeronáutica, o ITA. Foi graças a isso.

Então, o Brasil tem que acordar para isso. Claro que este espaço aqui, agora, não é tão apropriado para falar nisso. Vocês me perdoem o entusiasmo e a franqueza com que falo. Sou brasileiro, sou patriota, não vou mudar por isso, como não mudei quando me tornei vítima do golpe militar de 1964 e fui cassado. Mas, acreditando sempre no Brasil, voltei 21 anos depois e estou aqui de pé, esforçando-me, dentro das minhas limitações, para dar uma contribuição, embora modesta, a um Brasil novo, a um Brasil renovado, a um Brasil que se preocupa com o futuro.

Nós estamos fazendo uma lei que é fundamental para tudo isso, que é o nosso Código Brasileiro de Aeronáutica. E é evidente que, dentro dos limites da nossa atuação técnica, da nossa atuação legislativa, vamos procurar dar o máximo que pudermos para que esse Código Brasileiro de Aeronáutica - e não se trata de ser melhor que o atual; também participei da elaboração do atual no outro mandato de Senador - seja o Código de um Brasil novo, de um Brasil para o futuro.

Se ele não puder contribuir, pelo menos que não atrapalhe. Tenho certeza de que o atual, apesar de eu ter contribuído com ele também como Relator, atrapalha muita coisa que está por aí. E é por isso que estamos aqui reunidos com os senhores, agradecendo a contribuição, porque a nossa preocupação hoje é captar não apenas os sentimentos, mas a experiência dos homens e das mulheres que fazem a aviação em nosso País. Podem ter a certeza disso.

Por isso, nós estamos realizando estas audiências públicas - já o fizemos com outros segmentos e vamos continuar realizando -, pedindo a Deus que nos inspire para que possamos montar as equações que traduzam o sentimento que está na vida dos senhores que se dedicam à aviação com eficiência, com competência e com uma grande experiência.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Eu gostaria de dizer que, na verdade, esse Código é um novo marco regulatório na aviação brasileira. Daí a importância da participação de vocês, ativa mesmo, no sentido de incorporar, como eu falei em reuniões anteriores, coisas importantes para o nosso Código. Ele tem realmente de perpetuar por um período pelo menos de dez, vinte anos, embora a tecnologia que se requer é muito célere, muito rápida. Nós temos, na verdade, de incorporar o máximo que nós podemos.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS - Muito obrigado, Senador.

Eu gostaria de iniciar esta intervenção parabenizando o Senador José Maranhão pelas palavras ditas agora, recentemente, com tanta ênfase e com muita emoção.

Eu gostaria de agradecer, porque a relatoria da CEAERO está em mãos excelentes, Senador Maranhão. Nós acreditamos que o senhor terá importância fundamental para que nós tenhamos o sucesso mencionado agora pelo Senador Pedro Chaves.

Eu gostaria de fazer menção à apresentação da ANEAA para situar um ponto que nós consideramos de extrema importância, quando ele apresentou, em um dos eslaides, que, entre outorgas e investimentos, existe uma importância bastante significativa de quase R\$45 bilhões. Mas eu gostaria de salientar que desses R\$45 bilhões, 49% fazem parte do contexto da Infraero, que é a sócia, ou seja, do Governo.

Então, nós estamos participando também, dentro desses quase R\$45 bilhões, com uma importância muito razoável, desde que, dado o início do compromisso de comparecimento das outorgas previstas nos editais, nós, a Infraero, já comparecemos em outros chamamentos com solicitação de presença de aportes para os capitais das empresas.

Eu gostaria aqui também de aproveitar a oportunidade que você nos concede, à Infraero, fazendo menção aos associados dos seus aeroportos, em que você citou algumas empresas, em especial à do Aeroporto de Changi, que é considerada uma das melhores empresas aeroportuárias do mundo.

Eu gostaria de salientar neste momento que, mesmo se levando em consideração as concessões feitas pelo Governo Federal nos últimos dois anos, através de uma pesquisa feita junto aos usuários que se utilizam da atividade aérea, nós temos os dois primeiros lugares: Recife e Curitiba. E vamos chegar até João Pessoa.

Então, eu gostaria de deixar registrado que os dois primeiros lugares considerados pelo público usuário ainda continuam nas mãos da Infraero.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Com a palavra o colega.

O SR. ROBSON BERTOLOSSI - Pronto.

Identifico-me mais uma vez: Robson Bertolossi, Presidente da Jurcaib.

Antes de voltar ao assunto que nos chama aqui, o PLS, eu gostaria de fazer um pequeno comentário quanto à questão da crise, mencionada pelo nobre Senador Maranhão, falando das empresas aéreas internacionais.

O que estamos vendo neste momento é a notícia do abandono da Singapore Airlines no Brasil e da Korean Air, ambas neste ano. Já foram embora a El Al, a Israel Airlines, a Sky, chilena, muitas outras estão se retirando e algumas estão diminuindo suas frequências mesmo aqui em Brasília, como é o caso da Air France, e em Viracopos, como é o caso da American, e há vários outros casos. Por quê? Porque os custos, não obstante serem cada vez mais diminuídos, são crescentes, especialmente aqui, no Brasil, e o senhor colocou muito bem a questão do combustível.

Eu não vou voltar a 1957, como fez o senhor, mas vou voltar só a 1968, para dizer que eu era funcionário da nossa querida Varig, da área de tarifas. Lembro-me de que, pouco depois, a Transbrasil iniciou serviços para Miami, para Orlando, na realidade, com *charter*, e que nós nos preocupamos muito na Varig porque o preço era baixo demais: US\$599.00. Isto, mais ou menos, em 1980. Hoje, pode-se viajar para Miami - não hoje, porque a crise é grande -, mas podia-se viajar para Miami, há uns meses, por US\$250.00, US\$300.00, US\$400.00, quando o poder aquisitivo do dólar norte-americano caiu uma enormidade, de 1980 para cá. Isto é para dizer que nem sempre se pode passar os custos para a tarifa, e muitas vezes os custos são diminuídos dentro da própria empresa aérea. Então, é complexo. Um aumento de 1.600% não se pode repassar.

Volto agora para o assunto básico que nos chamou até aqui.

O que nós vemos hoje no CBA, a lei atual, a Lei nº 7.565, é que os serviços de ESATAs dependerão sempre de autorização prévia - dependerão sempre de autorização prévia - de autoridade aeronáutica, que as fiscalizará. Quando nós vamos ao PLS 258, nós vemos que "o exercício das atividades previstas neste artigo depende de prévia comunicação ao aeroporto onde serão prestados, sem prejuízo dos demais procedimentos para autorização, certificação ou homologação junto às autoridades competentes, quando for o caso". E quando é o caso? Então, estamos comparando o CBA antigo, que dizia que "tem que ser assim", e o CBA novo, que diz que "até pode ser assim, quando for o caso".

E reportando-me de novo ao que mencionou o senhor, não queremos, de maneira nenhuma, descer a minúcias dentro do novo CBA, porque o antigo CBA tinha minúcias, e acredito que pecava pelo excesso. Da maneira como está sendo conduzido, creio que iremos pecar pela escassez.

E vou dar um exemplo recente que me foi trazido pelo Sindicomis, o sindicato agências de carga, que se viu confrontado no Registro Empresarial e Integração da Secretaria Especial da Micro e Pequena Empresa, com a necessidade de apresentar

um certificado para que uma empresa de agenciamento de cargas fosse legalizada. Ele disse que não podia apresentar qualquer certificado, porque não recebe nenhum certificado por parte da Anac. Isso acabou levando a Anac a ter de oficiar ao DREI, no sentido de que ele fosse informado de que não havia mais a habilitação dessa Esata. Tanto as empresas Esata (Empresa de Serviço Auxiliar de Transporte Aéreo) quanto as agências de carga são consideradas como Esata, apesar de acharmos que não é a mesma coisa. Ainda assim, ambas são identificadas como Esata, e à Esata agência de carga, ao se apresentar para um registro, foi solicitado que apresentasse habilitação, o licenciamento da Anac, que não existe.

Então, volto a dizer que não quero entrar em minúcias e vou relembrar o que mencionei na minha apresentação. Acredito que o CBA deva mencionar, sim, que há necessidade de uma autorização para o funcionamento que seria dado pela Anac. Como fazer isso, qual é a forma que se pode determinar que seja feito, quais serão as minúcias, eu creio que isso ficará nas mãos na Anac para discutir junto com as entidades envolvidas, que foi o que mencionei na minha apresentação. E só foi mencionado porque o meu querido representante da ANEAA disse nenhuma minúcia. Também não estamos sugerindo minúcias, da mesma maneira que o senhor diz que não é para apresentar minúcias, mas, em nosso entendimento, repito, há que se incluir alguma coisa que não fique tão no ar, tão frouxa.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Obrigado. Antes de dar continuidade ao debate, vou pedir para o Ricardo fazer sua apresentação, que pode coincidir com alguns questionamentos, algumas respostas. Acho importante porque, assim, encerra a parte de apresentação.

Então, com muito prazer, convido Ricardo Aparecido Miguel, Presidente da Associação Brasileira de Empresas de Serviços Auxiliares e Transportes Aéreos (Abesata), para fazer uso da palavra.

O SR. RICARDO APARECIDO MIGUEL - Boa tarde, Senador Pedro Chaves, boa tarde, Senador Maranhão e demais componentes da Mesa.

Eu vou fazer uma brincadeira. O Professor Georges está aí? *(Pausa.)*

Está. Se me permite um trocadilho, a comissão de especialistas acho que está aqui no Senado, Professor. Não está no que o senhor conduziu não. O Presidente da Comissão é um piloto comercial, que eu sei, que é o Vicentinho Alves; o Senador Gurgacz também tem um conhecimento de aviação; por muitos anos - o Senador José Maranhão não vai se recordar, com certeza - eu convivi no Encanta Moça e no aeroclube da Paraíba por muitos anos, inclusive lecionei em Campina Grande, e já tinha observado o carinho e o conhecimento do senhor pela aviação civil.

O que me traz aqui, então, são aqueles artigos bem simples, curtos, do Código Brasileiro de Aeronáutica, o antigo, e a relação com o novo.

Pode passar, por favor.

É só uma familiarização do setor, que, no fundo, não preciso familiarizar. Todo mundo já demonstrou conhecimento sobre o que é o serviço auxiliar.

Por favor.

Pode passar.

Num contexto histórico, nestes minutos que tenho, eu preciso chamar atenção sobre em que momento entraram os regulamentos dos serviços auxiliares, mais especificamente as empresas especializadas. Os serviços auxiliares realmente já eram realizados desde a época do 14 Bis, mas, na Convenção de Chicago, quando debatiam as liberdades do ar, havia primeiro a liberdade, que é você sobrevoar os outros países. Quando veio a segunda liberdade, em que você tinha que fazer um pouco técnico, em virtude da deficiência de autonomia das aeronaves, você sobrevoava um país que já tinha essa liberdade e precisava fazer um pouso para abastecimento, limpeza, hospedagem. Por isso, o código antigo tem hotéis e muita gente não sabe de onde veio isso, por que havia hotelaria lá dentro. Nós precisávamos ter serviços auxiliares, inclusive para passageiro que às vezes descia e dormia para continuar o voo.

Então, esse contexto histórico começou na Convenção de Chicago. Com o nosso congresso - e tive a honra de estar presente nesse dia -, em 1946, foi recepcionada a Convenção de Chicago. E assim veio um longo ordenamento jurídico, até a Resolução nº 116, da Anac, que é um regulamento que especifica os serviços auxiliares. Tenho conversado em várias reuniões com a Anac, que tem nos acolhido muito bem, na pessoa do Superintendente Fabio Rabbani.

Tenho duas observações, que não são propícias do Código - peço permissão para o senhor - e que estamos conversando e demonstrando, que são: a retomada da outorga e a posição de um diretor de operações que possa dar legitimidade e credibilidade para uma Esata, uma exigência, que haja um profissional capaz para conduzir. Hoje, a Resolução nº 116 esqueceu isso.

Natureza e modalidades. Já foi citado aqui por dois conferencistas, como proteção, varredura, etc.

Próximo.

Comercial. Aí é o agenciamento de carga de que o Robson falou, e também sala vip. Cerca de 70% dos serviços auxiliares estão na rampa, nos serviços operacionais os mais diversos que os senhores podem imaginar, que são serviços auxiliares, inclusive *check-in*, que atualmente é feito por uma máquina. Há muitos anos que eu não entro em fila para fazer *check-in*, faço na máquina ou em casa. Então, aquele serviço é um serviço auxiliar. E na legislação brasileira há 19 modalidades de serviços auxiliares no meio dessas três naturezas que eu cito.

Pode passar.

É uma noção sobre o serviço operacional, esse universo que faz com que a aviação de transporte aéreo regular funcione. Não de modo diferente, o transporte aéreo privado também tem sido apoiado por uma Esata. Os famosos FBOs (Fixed Based Operation) dos Estados Unidos, que o Senador bem conhece, nada mais são do que um serviço de Esata. Aqui no Brasil nós também temos muitas empresas que estão labutando nesse universo.

Próximo.

Quem pode executar segundo as convenções internacionais? O operador aéreo, no caso as empresas aéreas, privadas ou públicas. Há que se fazer uma lembrança: só se realizar para o seu próprio serviço, ele não pode vender serviço se fizer o serviço auxiliar; o operador de aeródromo, desde que seja internalizado, para contratar uma Esata, ele tem que absorver dentro da taxa de embarque, taxa de capatazia, não pode ter negociatas junto a uma Esata, ele já tem um monopólio natural; ou uma empresa especializada. É assim que se prevê no mundo, é assim que funciona no mundo, é assim que funciona na Resolução nº 116 da Anac, é assim que o Código Brasileiro antigo prevê e é assim que a Comissão - pelo que notei - quer que se mantenha.

Falou-se muito de crise e sobre o aumento do número de ESATAs, de empresas especializadas. Aumenta a crise, aumenta o número de ESATAs. Esse é um instrumento para baratear o custo. E é simples, Senadores: a TAM, a Azul e a Avianca, cada uma tem o seu time, o seu equipamento. Agora, eu posso criar uma Esata ali no meio que vende o serviço para as três. É simples isso.

Vocês não podem imaginar como a ausência do Estado no sistema, na outorga, pode danificar o futuro desse gráfico que nós estamos vivendo, de crescimento do transporte aéreo.

Próximo.

Vou falar do número de setores para os nobres Senadores. Nós temos cerca de 40 mil, 37 mil pelo Ministério do Trabalho, trabalhadores diretos, Brasil afora. Cerca de 50%, no índice da IATA, no mundo dos serviços, são prestados por uma Esata, no mundo; no Brasil, 30%. Então, temos que chegar nos 50%, se quisermos copiar os bons modelos. Temos muito que crescer, no Brasil, nesse segmento.

Fatura é o primo pobre do segmento. A fatura é de R\$1,5 bilhões ao ano, as empresas auxiliares.

O Código Brasileiro de Aeronáutica e as Convenções de Chicago falam sobre esse sistema de aviação civil, que a legislação antiga se chama Infraestrutura Aeronáutica. E são vários subsistemas: o sistema aeroportuário; a proteção ao voo, que hoje está na mão do Decea; o sistema de investigação, que é o Cenipa; formação de pessoal, que o Senador José Maranhão citou, que são as escolas; a segurança de voo, que é a manutenção; indústria aeronáutica; o RAB, que é o Registro Aeronáutico Brasileiro, o nosso grande cartório; facilitação e segurança; e serviços auxiliares.

O CBA de 1986, no art. 25, estabelece vários incisos. Quando fala em serviços auxiliares ele remete aos arts. 102 a 104, aos artigos que já foram demonstrados aqui para os senhores.

Próximo.

O §1º eu vou repetir aqui, mas é preciso, para mostrar o próximo eslaide. Ele diz que tem que ter autorização prévia da autoridade aeronáutica, outorga. É lei, está em vigor.

Próximo.

Em 1986, o Código Brasileiro de Aeronáutica, e, em 1988, a Constituição. Esta Casa acolheu a terminologia do CBA, que dizia "navegação aérea".

(Soa a campainha.)

O SR. RICARDO APARECIDO MIGUEL - Navegação aérea nada mais é do que um termo vindo de Chicago, que falava em transporte aéreo internacional. Foi emprestado, aeroespacial...

Volta, por favor.

E a infraestrutura, que começa a chamar de aeroportuária. Ele confunde com infraestrutura aeronáutica, mas não nos vem dizer. Dá até mais ênfase sobre o apoio de solo. Então, é bem claro na Constituição: "explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão" a infraestrutura aeroportuária.

Então, você tem as três entidades que podem realizar um serviço auxiliar: empresa aérea - concessão, homologação -, aeroporto - concessão, homologação - e Esata. Outorga. Pode ser até mais precária. Mas, de 2009 para cá, lamentavelmente, não é isso. E temos receio de esta Comissão seguir a tendência que se criou em 2009, que não é tendência internacional, conforme foi a minha surpresa e o Doutor Robson demonstrou aqui.

Próximo.

E quando se fala na Constituição de 1988, os nobres doutrinadores, livro de 2013, Gomes Canotilho, Gilmar Mendes, que está no STF, Ingo Wolfgang e Lenio Streck, comentam e recorrem - edição atual - ao Código Brasileiro de Aeronáutica de 1986.

Então, exploração adequada pelo Poder Central, a quem incumbe cuidar da navegação aérea. E assim vai, acordos firmados pela União, legislação, etc.

Próximo.

Eu não vou me ater a isso.

Agora, é o que nos traz aqui. Esse art. 144, eu não me sentei junto com a Comissão, poderia sugerir alguma coisa, mas está razoável.

Próximo, por favor.

Aí, vem o parágrafo único desse art. 144, que é o projeto que saiu dos especialistas: "O exercício das atividades previstas nesse artigo depende de prévia comunicação à administração [aeroportuária] (...), onde serão prestados sem prejuízo dos demais procedimentos para autorização, certificação ou homologação junto à autoridade competente, quando for o caso". Que coisa estranha... Norma em branco. Isso aí e falar nada é a mesma coisa, doutor.

Próximo.

É uma sugestão muito simples, para não mexer. O *caput* inverte. Inverteria, daria prioridade à autorização de certificação e homologação junto à autoridade. Esse "competente" está vago. Quem é? É a Anvisa? Aliás, hoje, no aeroporto, a Anvisa manda mais na Esata do que qualquer outra coisa. Polícia Federal manda mais na Esata do que Anac.

Próximo.

É uma singela sugestão, nada...

Volta, por favor.

"O exercício das atividades previstas nesse artigo depende de autorização, certificação ou homologação por parte da autoridade de aviação civil [eu só estou copiando do *caput*, só estou seguindo], sem prejuízo da comunicação à administração do aeródromo onde serão prestadas." Simples. Quer dizer, acompanha o que segue o mundo. Não precisa daquele cheque em branco.

Hoje, nós temos na Anac um grupo que eu respeito, principalmente o superintendente, o segundo escalão.

(Soa a campainha.)

O SR. RICARDO APARECIDO MIGUEL - Amanhã, eu não sei quem estará lá.

Próximo.

Esse processo o Dr. Robson passou. Ele tirou do mesmo documento que eu tirei, nem sabia que seria apresentado. Foi o trabalho de uma associação internacional. Assim como tem a IATA para a Abear, tem a ASA para a Abesata, e eles fizeram um estudo, a pedido do nosso, porque nós estivemos em Bali, na Indonésia, numa conferência internacional, e, conversando, eu demonstrei alguns problemas que estavam havendo no Brasil do segmento dos serviços auxiliares. E o presidente dessa associação, que fica na Suíça, um turco, perguntou-me: "Espera aí, Presidente, eu não estou entendendo. O senhor quer dizer que, se eu saio com uma aeronave, da Europa" - isso foi em março - "para as Olimpíadas, essa aeronave é fretada, ela vai contratar uma Esata, essa Esata pode não ser autorizada?".

Tentei desconversar, mas não podia mentir, falei: "É verdade". Aí, olharam um para a cara do outro e, quando eu cheguei aqui, no Brasil, fizemos uma troca de documentos, porque eu queria que saísse de fora, algum exemplo, para casa, e eles nos mostraram uns dez, doze anexos. E este eu tirei.

Onde se lê *approval authority*, aquele primeiro, da Alemanha, não é federal. Os outros todos são de autorização federal. Próximo eslaide.

Eu tirei da Ásia e da Europa, e explico aos Senadores porque não o exemplo dos Estados Unidos. Depois de 11 de setembro de 2001, o foco lá é muito defesa, terrorismo, etc. Além de serem muitos Estados e de haver divergências entre eles nos Estados Unidos. Então, não é um bom exemplo. O Canadá copia os Estados Unidos. América Latina é Brasil. Portanto, senti-me mais à vontade de solicitar, inclusive o pedido foi meu, de retirar exemplos da Europa e da Ásia, e, desses dez exemplos, só a Índia, conforme o Dr. Robson mostrou, que dá, em alguns casos, se privado, mas todos os outros têm aquela anuência da administração aeroportuária. Portanto, não vai entrar em choque com o que o Dr. Douglas expôs e com o que o Dr. Tercio expôs. Aliás, é uma surpresa o ponto de vista da Infraero. Eu fiquei muito feliz e satisfeito, porque eu podia pegar a explanação dos senhores e trazer para mim, já que coincide com todos os pontos de vista.

Próximo.

Quero agradecer o honroso convite dos senhores. Era isso que eu queria expor nesses breves minutos.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Meus queridos amigos componentes da Mesa, meus caros assistentes, nós vamos agora, então, partir para a votação de requerimentos extrapauta.

Com base no art. 121 do Regimento Interno, incluo extrapauta os seguintes requerimentos para que possamos apreciá-los: Requerimento nº 9, de 2016, e Requerimento nº 10, de 2016.

ITEM 1

Requerimento Nº , de 2016

Solicita que seja convidado representante da Federação Internacional das Associações de Pilotos (IFALPA) para participação em audiência pública.

Autoria: Senador Vicentinho Alves

ITEM 2

Requerimento Nº , de 2016

Solicita que seja convocado representante do Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA) para participação em audiência pública.

Autoria: Senador Vicentinho Alves

Consulto inicialmente o Plenário sobre a possibilidade de votação em bloco dos requerimentos. *(Pausa.)*

Não havendo objeção, passemos à deliberação dos requerimentos.

Consulto o Plenário se há algum Senador que deseja encaminhar a votação. *(Pausa.)*

Passamos agora à votação dos requerimentos.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que os aprovam queiram permanecer como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovados.

Aprovação de ata.

Nos termos do art. 111 do Regimento Interno, coloco em votação a Ata da 2ª Reunião, solicitando a dispensa de sua leitura.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que aprovam queiram permanecer como se encontram. *(Pausa.)*

A Ata está aprovada.

Nada mais havendo a tratar, agradeço a presença de todos, convidando-os para a próxima reunião, a realizar-se no dia 23 de agosto, às 9h45.

Declaro encerrada a presente reunião.

Muito obrigado aos participantes da Mesa, aos conferencistas e a todos os presentes.

Obrigado e um abraço.

(Iniciada às 10 horas e 35 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 57 minutos.)